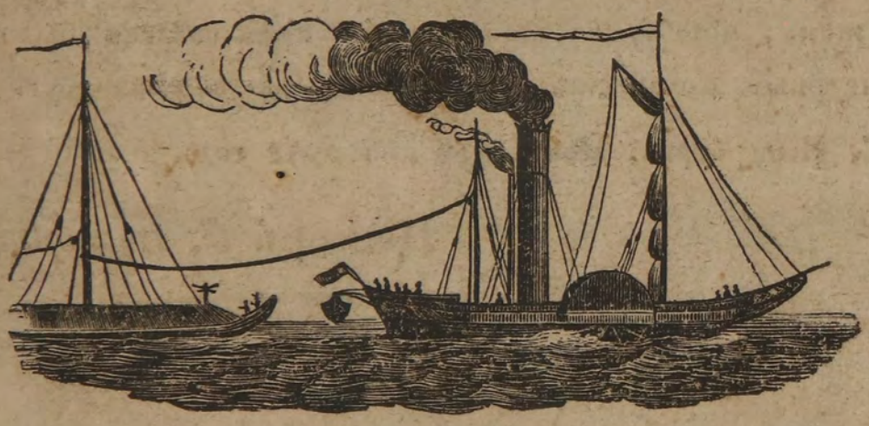
ОЛОЖЕНІЯ

ОБЪ УСИЛЕНІИ

ДНѢПРОВСКАГО ПАРОХОДСТВА.



С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ Типографіи Главнаго Управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій.

1838.

ПЕЧАТАТЬ ПОЗВОЛЯЕТСЯ:

съ тѣмъ, чтобы по отпечатаніи представлено было въ Цензурный Комитетъ узаконенное число экземпляровъ.

С. Петербургъ, Ноября 12 дня 1838 года.

Ценсоръ *С. Куторга.*

ПРЕДУВѢДОМЛЕНІЕ.

Учредители Днѣпровскаго пароходства почитаютъ долгомъ довести до свѣдѣнія господъ, желающихъ принять участіе въ полезномъ ихъ предпріятіи, важныя обстоятельства касательно учрежденія компаніи.

1) Государь Императоръ Высочайше повелѣть изволилъ: взять на счетъ казны двадцать акцій, равномѣрно и Его Императорское Высочество Великій Князь МИХАИЛЪ ПАВЛОВИЧЪ соизволилъ принять участіе въ компаніи взятіемъ нѣсколькихъ акцій.

2) Государь Императоръ, по положенію Комитета Гг. Министровъ, и ходатайству Его Сіятельства Г. Министра Финансовъ въ 11-й день Октября сего года Высочайше повелѣть соизволилъ: «По особенной пользѣ и важности сего «предпріятія, продлить дарованную на «Днѣпровское пароходство привиллегію, «съ истеченія срока, еще на четыре го«да, не въ примѣръ другимъ.

3) Для доставленія же постоянныхъ занятій пароходству Г. Военный Ми-

нистръ и Начальникъ Главнаго Морскаго Штаба, по сношенію съ ними Г. Министра Финансовъ,—приказали по Военному и Морскому вѣдомствамъ адресоваться преимущественно къ компаніи пароходства, для перевозки казенныхъ грузовъ по Днѣпру; въ слѣдствіе чего отъ Коммисаріатскаго Инженернаго и Артиллерійскаго Департаментовъ Военнаго Министерства учредители получили уже запросы, относительно распоряженій, для перевозки грузовъ.

ПРЕДПОЛОЖЕНІЯ

ОБЪ УСИЛЕНІИ

ПАРОХОДСТВА ПО ДНѢПРОВСКОЙ СИСТЕМѢ.

Въ 1835-мъ году Высочайше дарована 10-тилѣтняя привиллегія на заведеніе и содержаніе пароходовъ, по Днѣпру и впадающимъ въ него рѣкамъ, для буксированія судовъ съ разными казенными и частными грузами, Бобруйскому купцу Розингу, къ которому вступили въ товарищество по привиллегіи: С. Петербургскій купецъ Карлъ Эбертъ и аптекарь Людвигъ Штраухъ.

На основаніи сей привиллегіи, товарищество построило два парохода, каждый въ 50 силъ, подъ названіемъ: Наслѣдникъ и Константинъ. Дѣй-

ствіе сихъ пароходовъ началось въ 1837 году. И посредствомъ сдѣланныхъ опытовъ убѣдились, что пароходами судоплаваніе можетъ быть производимо безостановочно, во время высокаго состоянія воды, и даже во время маловодія.

Означенныя лица, вникнувъ на самомъ мѣстѣ во всѣ обстоятельства, до предпріятія ихъ относящіяся, убѣдились въ томъ, что Высочайше дарованная привиллегія должна принести большія выгоды, какъ участвующимъ въ пароходствѣ, такъ и всему Юго-западному краю Россіи; особенно же, если устроить число пароходовъ, соразмѣрное надобностямъ того края.

О положеніи судоходства по Днѣпру.

Днѣпръ обыкновенно вскрывается въ концѣ Февраля, или въ началѣ Марта. Закрывается въ Ноябрѣ, а иногда и въ Декабрѣ. Судопла-

ваніе начинается тотчасъ по вскрытіи рѣкъ. Въ 1834, 1835 и 1836 годахъ было такое мѣлководіе, что старожилы незапомнятъ, однакожъ по свѣдѣніямъ Главнаго Управленія путей сообщенія, помѣщеннымъ въ журналѣ онаго за Декабрь 1837 года, проплыло судовъ съ грузомъ по Днѣпровской системѣ:

Въ 1834 году:

Судовъ . . .	1,309	на 14,404,134 руб.
Плотовъ . .	1,304	

Въ 1835 году:

Судовъ . . .	1,126	на 12,561,121 руб.
Плотовъ . .	1,417	

Въ 1836 году:

Судовъ . . .	1,200	на 12,496,857 руб.
Плотовъ . .	1,152	

Судоходство по Днѣпру раздѣляется на двѣ части: вверхъ отъ Кременчуга и внизъ до сего города, (*) хотя и

(*) Въ 5 верстахъ отъ Кременчуга, внизъ по теченію рѣки, нѣсколько пониже селенія Демуравки,

изъ Кременчуга также производится ежегодная доставка, чрезъ Днѣпровскіе пороги, различныхъ произведеній, къ Черноморскимъ портамъ, изъ коихъ значительная часть идетъ въ Одессу и Николаевъ для тамошняго Адмиралтейства; но оная еще не входитъ нынѣ въ кругъ дѣйствій пароходства; хотя впрочемъ пароходство учреждено быть можетъ и по нижней части Днѣпра, т. е. отъ пороговъ къ Херсоню. Отъ Кременчуга же вверхъ по Днѣпру совершенно нѣтъ никакого препятствія для судоходства.

По Днѣпру и прочимъ рѣкамъ вверхъ, главнѣйшіе изъ доставляемыхъ продуктовъ суть: соль, хлѣбъ, сало, и прочія потребности, въ которыхъ

начинаются каменные, такъ называемые, заборы, пресѣкающіе въ иныхъ мѣстахъ нѣкоторую часть, а въ другихъ мѣстахъ и всю рѣку. А въ 10-ти верстахъ отъ Екатеринославля и въ 6-ти верстахъ отъ села Лоцманской каменки, по теченію рѣки начинаются уже пороги.

Минская, Могилевская, Смоленская и прочія губерніи нерѣдко встрѣчаютъ крайній недостатокъ, а внизъ по рѣкѣ, самая значишельная доставка состоитъ въ лѣсѣ, желѣзѣ, смолѣ, пенькѣ, льнѣ, канатахъ и проч., въ которыхъ наиболѣе всего нуждается Новороссійскій край.

По рѣкамъ Днѣпровской системы употребляются разные суда, какъ то: байдаки, длиною отъ 17-ти до 22-хъ саженъ, шириною $14\frac{1}{2}$ аршинъ; барки Любецкія, длиною 21 саж., шириною 5 саж. $\frac{3}{4}$ арш.; Бѣлорусскія, длиною 18 саж., шириною 6 саж. 10 вершковъ; Брянскія, длиною 12 саж. $\frac{3}{4}$ аршина, шириною 4 сажени $\frac{3}{4}$ аршина; также лыжвы, длиною 13 саженъ $\frac{3}{4}$ аршина, шириною 8 аршинъ.

Байдаки поднимаютъ груза въ полную воду отъ 11 т. до 16 т. пудъ, имѣютъ осадки въ водѣ 1 аршинъ 10 вершковъ, а въ среднюю воду отъ 7 т. до 9 т. пудъ, съ осадкою въ водѣ $1\frac{1}{4}$

аршинъ; но въ мелководіе не болѣе 5 т., съ осадкою въ водѣ отъ 12 до 15 вершковъ; а Любецкія барки весною поднимаютъ отъ 13 т. до 14 т. пудъ, съ осадкою въ водѣ $1\frac{1}{2}$ арш. Сообразно сему и прочія суда въ большую воду несутъ клади много, а въ мелководіе менѣе; сплавляется же изъ мѣстъ, верхней части Днѣпра, въ страны, прилежащія нижнему его теченію, лѣса въ видѣ плотовъ, кои имѣютъ осадки въ водѣ 1 аршинъ.

Изъ всѣхъ вышесказанныхъ судовъ возвращаются обратно, вверхъ по Днѣпру, однѣ только байдаки, нагруженные солью, и въ весьма маломъ числѣ лыжвы.

Транспортировка грузовъ по Днѣпру, особливо вверхъ сей рѣки, въ полную воду, производится тягою и завозомъ съ большими затрудненіями и медленностію, во время же мелководія идущіе транспорты разгружаются и большая часть грузовъ ос-

тавляется на берегахъ. Между тѣмъ встрѣчается еще судохозяевамъ немалое затрудненіе въ наемныхъ рабочихъ людяхъ, которые, не смотря на обязанности свои, отлучаются самовольно съ судовъ, во время полевыхъ работъ, а потому идущія суда и должны бываютъ оставаться рѣшительно безъ рабочихъ, не говоря объ остановкахъ, кои встрѣчаются въ пути по случаю противныхъ и боковыхъ вѣтровъ, отъ коихъ должно необходимо судамъ укрываться, приваливая то къ тому то къ другому берегу; и весьма часто случается, что суда должны стоять нѣсколько сутокъ, на одномъ мѣстѣ, безъ всякаго дѣйствія, а между тѣмъ слѣдуетъ и потеря времени и убыль воды; по таковымъ затруднительнымъ положеніямъ нерѣдко идущіе транспорты должны зимовать въ дорогѣ, далеко недошедши до своего мѣста. Отсюда происходитъ не только

явный убытокъ судопромышленникамъ, но и самимъ поставщикамъ грузовъ; а что должно сказать еще отомъ, что транспортъ не бываетъ своевременно доставленъ?

На байдакѣ, имѣющемъ отъ 11 т. до 16 т. пудъ груза, находится рабочихъ отъ 40 до 50 человѣкъ и болѣе, каждому рабочему платится отъ 7 до 9 рублей въ недѣлю, лоцману вдвое и втрое. Но полагая платы всѣмъ шаковыхъ людямъ среднимъ числомъ по 8 руб., составитъ на 50 человѣкъ 400 руб. въ недѣлю. Для сплава отъ Кременчуга къ Могилеву употребляется времени, какъ показано въ приложенной ниже сего таблицѣ, отъ 42 до 66 дней. Среднее время 54 дни. Слѣдовательно всѣмъ рабочимъ за 7 недѣль и 5 дней надобно заплатить болѣе 3 т. рублей, кромѣ ремонтировки судна, путевыхъ и проч. расходовъ. За доставку отъ Кременчуга къ Могилеву обыкновенно берется по 35

коп. съ пуда, съ обязательствомъ въ случаѣ могущихъ встрѣтиться мелей, перегружаться на судопромышленниковъ счетъ не болѣе четырехъ разъ; но ежели мелей встрѣчено будетъ болѣе, то уже перегрузка дѣлается на счетъ хозяина груза, и въ такомъ случаѣ цѣна доходитъ до 50 коп. съ пуда. Это еще не составило бы, можетъ быть, убытка для того, чья кладь; но самое важное то, что, разтратясь на перегрузку въ пути, транспортъ можетъ зазимовать въ дорогѣ, что бываетъ не только съ партикулярными грузами, но и съ казенными.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видно во сколько времени, при различномъ состояніи воды, суда, по вышесказаннымъ затрудненіямъ, совершаютъ свой путь.

ГОРОДА.	Число верстъ сухопутно и водою.	Изъ Кременчуга вверхъ противъ теченія.			Къ Кременчугу изъ верхнихъ мѣстъ внизъ по теченію.		
		При хорошей водѣ.	При средней.	При малой.	При хорошей.	Средней.	Дурной.
		Дни.					
Могилевъ	655 сухоп. 665 —	42	56	66½			
Пинскъ	635 — 733 —	45½	59½	69			
Мозырь	440 — 445 —	31½	35	38½			
Борисовъ	710 — 923 —	63	66½	70			
Брянскъ	850 — 750 —	—	—	—	24	28	42
Пропойскъ	590 — 685 —	35	42	45½	24	31½	45
Паричь	— —	36	39	49	—	—	—
Гомель	480 — 500 —	—	—	—	14	21	24
Ветка	— —	28	35	42	17	21	28

О пользѣ и выгодахъ учрежденія пароходства.

Всѣ объясненныя неудобства могутъ быть совершенно устранены чрезъ пароходы, ибо извѣстно, что дѣйствія ихъ вѣтры останавливать немогутъ. Рабочіе же съ судовъ отлучаться не имѣютъ возможности, да ихъ и требуется весьма немного. Пароходъ какъ извѣстно идетъ безпрерывно, полагая по 3 версты въ часъ противу теченія, а въ большіе лѣтніе дни около 50 верстъ въ день; и потому буксируемая имъ кладь никогда не можетъ оставаться на пути въ зимовку, напримѣръ: для доставки до Могилева 655 верстъ, вмѣсто 42 или 66 дней времени, употребится только 12 или 13 дней. Обратно по теченію пароходъ уходитъ по 10 верстъ въ часъ, а въ день около 150 верстъ. Слѣдовательно на тѣже 655 верстъ обратнаго плаванія до Кременчуга времени потребно только 4 и 5 дней.

Расчитывая время нагрузки въ Кременчугѣ, выгрузки въ Могилевѣ,

Бобруйскѣ или въ другихъ мѣстахъ по два и по три дни въ каждомъ мѣстѣ, пароходъ можетъ въ три недѣли, совершать два рейса, т. е. вверхъ и внизъ.

А какъ по Днѣпру плаваніе продолжается около 8 мѣсяцовъ, то каждый пароходъ можетъ въ лѣто легко сдѣлать по восьми рейсовъ, вверхъ и внизъ. Пароходъ буксируя по два судна съ кладью до 30 т. пудъ, по состоящей нынѣ цѣнѣ 35 коп. съ пуда, можетъ пріобрѣтать за всякой рейсъ 10,500 рублей, а въ восемъ рейсовъ 84 т. Но какъ и обратно будутъ клади, за которыя положить примѣрно по 1000 рублей за рейсъ, то всего въ лѣто чрезъ каждый пароходъ можно выручить до 92 т. рублей.

На содержаніе каждаго парохода употребляется въ годъ 20 т., полагая тутъ и топку ихъ дровами. Но Правительство, желая дать компаніи всевозможныя выгоды къ заведенію па-

роходовъ по Днѣпру, назначило каменнаго угля 180 десятинъ, Екатеринославской губерніи въ Бахмутскомъ уѣздѣ. Выломка и доставка сего угля до Кременчуга будетъ стоить не дороже 30 коп. за пудъ.

Слѣдовательно и содержаніе пароходовъ можетъ обойтись несравненно дешевлѣ выше предположеннаго, ибо цѣны дровамъ нынѣ въ Кременчугѣ существуютъ отъ 20 до 30 руб., въ Минской же губерніи, откуда сплавляются дрова, отъ 6 руб. до 10 руб. за кубическую сажень.

Пароходы не только могутъ быть заняты буксировкою тѣхъ судовъ, которыя слѣдуютъ съ вышеобъясненными грузами, но имъ еще представляется занятіе и съ особенною пользою, въ буксировкѣ гонокъ или плотовъ, идущихъ съ строевымъ лѣсомъ, потребнымъ для постройки кораблей, въ черноморскихъ портахъ; по настоящему положенію, таковыя

гонки, какъ извѣстно, должны неотмѣнно поспѣвать къ Днѣпровскимъ порогамъ, чтобы проплыть сколько возможно съ меньшею безопасностію, въ то время, пока еще вода большая; но ежели за противными вѣтрами не успѣютъ пройти, пороговъ въ надлежащее состояніе воды, то должны остаться выше ихъ на зимовку. Здѣсь излишнимъ бы было распространяться отомъ, какія послѣдствія бываютъ съ тѣми гонками или плотами, которыя пускаются въ пороги, упустивъ благопріятное время года. Но посредствомъ буксировки пароходовъ, всѣ таковыя сплавы могутъ поспѣвать къ настоящему времени.

Въ обратные рейсы пароходы такъ же съ выгодою могутъ доставлять камень, котораго ни въ Кіевѣ ни въ окрестностяхъ его болѣе нежели на сто верстъ во все нѣтъ, а въ Кіевѣ камень необходимъ, потому что

всюду требуютъ его для мощенія улицъ и площадей, равно и для вновь производимыхъ обширныхъ строеній крѣпости. За провозъ камня платятъ нынѣ въ Кіевѣ отъ 80 до 100 руб. за кубическую сажень. — Сверхъ всѣхъ объясненныхъ занятій и дѣйствій, пароходовъ въ буксировкѣ разныхъ судовъ, гонокъ или плотовъ, могутъ быть они еще употребляемы съ большою выгодою при главныхъ переправахъ, во время разлитія Днѣпра въ Кіевѣ и въ Кременчугѣ, куда слѣдуютъ во множествѣ транспорты изъ Одессы и другихъ мѣстъ съ разными товарами, продуктами и казенными потребностями; и какъ всѣ таковые транспорты должны неотмѣнно переправляться чрезъ Днѣпръ, то по настоящему положенію переправы бываютъ столь затруднительны, что пришедшіе обозы должны стоять на одномъ мѣстѣ по нѣскольку недѣль,

отъ чего проводники ихъ (т. наз. чумаки) весьма много издерживаются, и можно сказать раззоряются на содержаніе; при дѣйствій же пароходовъ, всѣ затрудненія, какія нынѣ существуютъ, могутъ быть совершенно устранены. За тѣмъ слѣдуетъ еще занятіе, не менѣе полезное для промышленниковъ и выгодное для пароходовъ, при переправѣ у Береславля, гдѣ везомая изъ Крыма соль въ Кременчугъ, въ количествѣ болѣе трехъ миліоновъ пудъ, должна переправляться чрезъ Днѣпръ, и гдѣ такъ же встрѣчаются величайшія затрудненія въ переправѣ, какъ по разлитію рѣки, на нѣсколько верстъ, такъ и по необыкновенному стеченію приходящихъ обозовъ съ солью.

Но что должно сказать еще о томъ, когда окончится работа Королевскаго канала, который будетъ соединять Днѣпръ съ Вислою, и чрезъ что откроется сообщеніе съ Поль-

шею и Данцигомъ? тогда безъ сомнѣнія торговая промышленность на Днѣпрѣ усилится неимовѣрно, а пароходамъ представится новая и обширная дѣятельность.

Всѣхъ занятій для пароходовъ и выгодъ, отъ того могущихъ слѣдовать, исчислить нынѣ невозможно, но должно сказать, что едва ли какая другая рѣка, какъ Днѣпръ, можетъ представить подобныя взаимныя выгоды, чрезъ заведеніе на немъ пароходовъ, въ потребномъ для того количествѣ. Учредители имѣютъ еще въ виду полученный ими весьма лестный отзывъ отъ Господина Новороссійскаго Генералъ - Губернатора Графа Воронцова, въ коемъ Его Сіятельство изволилъ приглашать, завести пароходство отъ Херсона до Одессы.

Впрочемъ опыты во всѣхъ мѣстахъ подтверждаютъ неоспоримую истину, что чрезъ способы, дѣлаю-

щіе торговыя сношенія болѣе быстрыми и надежными, оживляется промышленность и открываются новыя отрасли торговли, и потому всѣхъ занятій для пароходовъ, теперь производиться могущихъ, равно и впредь имѣющихъ представиться, описать невозможно, но въ краткомъ времени могутъ быть совершенно видны источники, изъ коихъ должно ожидать пользы и выгодъ.

Такимъ образомъ учредители пароходства, совершенно убѣдясь въ томъ, что для удовлетворенія всѣхъ требованій торговой промышленности по Днѣпровской системѣ, двухъ устроенныхъ ими пароходовъ весьма недостаточно, рѣшились составить для усиленія пароходства компанію на акціяхъ; на что и получили Высочайшее разрѣшеніе, а въ поощреніе столь общеполезнаго предпріятія, по Высочайшему же повелѣнію, взято на счетъ казны 20 акцій.

По утвержденному уставу сей компаніи предположено выдать 1180 акцій, каждая по 1000 руб.; при подпискѣ на таковые акціи первоначально взносится на каждую по 200 руб., а остальныя за тѣмъ деньги должны быть взносимы по назначенію правленія компаніи; прибыль же будетъ выдаваться акціонерамъ ежегодно.

Учредители пароходства, объявляя о семъ, приглашаютъ желающихъ имѣть акціи обращаться о томъ къ купцу Карлу Эберту, живущему въ С. Петербургѣ у Полицейскаго моста въ домѣ купца Косиковскаго, отъ 11 до 3-хъ часовъ по полудни.

УСТАВЪ

ДНѢПРОВСКОЙ ПАРОХОДНОЙ КОМПАНІИ,

Высочайше утвержденный 8 Февраля 1838 года.

Для облегченія и ускоренія торговой судоходной промышленности юго-западнаго края Россіи, посредствомъ пароходнаго буксированія по Днѣпру и впадающимъ въ него рѣкамъ, судовъ съ грузами, заведены тамъ Виленскимъ купцомъ Розингомъ и С. Петербургскими: купцомъ Эбертомъ и аптекаремъ Штраухомъ, по Высочайше предоставленной въ Февралѣ 1835 года 10-ти лѣтней привиллегіи, два парохода. Но какъ это число пароходовъ не можетъ удовлетворять всѣмъ требованіямъ мѣстной промышленности, по весьма значительному количеству разныхъ казенныхъ и частныхъ грузовъ, ежегодно сплавляемыхъ вверхъ и внизъ Днѣпра: то для умноженія, по возмо-

жности, числа пароходовъ по сей рѣкѣ, составляется на время дѣйствія оной привиллегіи Акціонерная компанія на нижеслѣдующемъ главнѣйшемъ основаніи.

§ 1.

Компанія будетъ содержать по Днѣпру, сверхъ существующихъ тамъ двухъ пароходовъ, еще нѣсколько пароходовъ, кои устроятся по мѣрѣ раздачи акцій.

§ 2.

Она будетъ именоваться Днѣпровскою пароходною компаніею.

§ 3.

Мѣстопребываніе Правленія компаніи въ С. Петербургѣ, Кіевѣ или Кременчугѣ, а равно и конторъ ея, гдѣ надобность укажетъ, опредѣлится въ первое общее собраніе акціонеровъ, о чемъ будетъ публиковано.

§ 4.

Капиталъ на заведеніе вновь нѣсколькихъ пароходовъ, съ необходи-

мымъ при нихъ числомъ перевозныхъ судовъ, и на устройство потребныхъ для нихъ пристаней по вышесказаннымъ рѣкамъ, назначается въ 1,180,000 рублей, съ раздѣленіемъ на 1,180 акцій, каждая въ 1,000 рублей ассигнаціями, которыя и предоставятся желающимъ, но болѣе 100 акцій на одно лицо выдано быть не можетъ.

§ 5.

Независимо отъ раздачи этаго числа акцій, учредители компаніи получатъ особо 320 акцій, за предоставляемые ими въ собственность ея два ихъ парохода, съ имѣющимися при нихъ судами и прочимъ устройствомъ, по заведенію пароходства.

§ 6.

По утвержденіи Правительствомъ сего устава, учредители, принимая завѣдываніе дѣлами компаніи, до приведенія ея въ образованіе, на основаніи 7 §, открываютъ подписку на акціи, при которой взносится на каждую

по 200 руб. ассигн., въ полученіи коихъ выдается росписка.

§ 7.

Коль скоро подписка составится на 600 акцій, то учредители, публикуя о томъ въ вѣдомостяхъ, приглашаютъ подписавшихся на сіи акціи къ изобранію для открытія дѣйствія компаніи, Директоровъ въ правленіе ея.

§ 8.

Правленіе компаніи состоитъ изъ пяти Директоровъ, кои назначаются общимъ собраніемъ акціонеровъ и имѣютъ на свое имя каждый не менѣе десяти акцій.

§ 9.

При первомъ избраніи Директоровъ, въ числѣ коихъ долженъ быть одинъ изъ учредителей, они назначаются на 2 года, по минованіи-же сего срока, на будущее время, по два изъ Директоровъ ежегодно смѣняются, а на мѣста ихъ избираются другіе.

§ 10.

По избраніи Директоровъ, они немедленно объявляютъ сроки и количество взносовъ остальныхъ за акціи денегъ, и соразмѣрно собранному капиталу приступаютъ къ распоряженіямъ о постройкѣ пароходовъ, а за тѣмъ продолжаютъ раздачу и остальныхъ акцій.

§ 11.

Пропустившій взнести въ назначенные сроки деньги за акціи, теряетъ право на полученіе ихъ, и взнесенныя за нихъ первоначальныя деньги обращаются въ собственность компаніи, съ правомъ ея замѣнить уничтоженныя такимъ образомъ акціи выпускомъ новыхъ.

§ 12.

Поступающія за акціи деньги, равно и другія суммы компаніи, не требующія экстреннаго употребленія, отсылаются въ какое-либо Государственное кредитное заведеніе, для

храненія и приращенія до времени процентами.

§ 13.

Правленію ввѣряются всѣ распоряженія по дѣламъ компаніи съ правомъ производить расходы до 50,000 рублей, безъ разрѣшенія общаго собранія акціонеровъ. Правленіе-же компаніи съ своей стороны обязано ежегодно о дѣйствіяхъ своихъ отдавать отчетъ непремѣнно въ теченіе Декабря мѣсяца каждаго года, и представлять о всѣхъ тѣхъ предметахъ, на кои оно, для огражденія себя отъ отвѣтственности, сочтетъ необходимымъ имѣть общее согласіе акціонеровъ.

§ 14.

Каждому акціонеру, имѣющему на свое имя пять акцій, предоставляется въ общемъ собраніи акціонеровъ право голоса; владѣющимъ-же десятью акціями два голоса, двадцатью-пятью три голоса и пятиде-

сятью пять голосовъ; болѣе-же сего не предоставляется таковаго права. Отсутствующіе акціонеры могутъ во всякомъ случаѣ назначать вмѣсто себя и повѣренныхъ въ собранія.

§ 15.

Акціи могутъ быть передаваемы отъ одного лица другому, съ предварительнымъ однако-же о томъ объявленіемъ Правленію компаніи для отмѣтки передачи.

§ 16.

Ежегодно изъ чистой прибыли отдѣляется, для составленія запаснаго капитала, 10% суммы, употребленной по заведенію пароходства; а за симъ остатокъ прибыли назначается къ раздачѣ акціонерамъ, изъ коего предварительно выдѣляется 25% въ пользу учредителей компаніи, въ вознагражденіе ихъ, какъ за предоставленіе компаніи привиллегій на пароходство, такъ и понесенныхъ ими значительныхъ расходовъ, при произведеніи

опытовъ введенія онаго и 5% въ пользу Директоровъ, за труды ихъ по управленію компаніею.

§ 17.

Если кто изъ акціонеровъ не явится для полученія слѣдующаго ему девидента или не потребуетъ онаго въ теченіе всего времени существованія привиллегіи пароходства, то оный присоединяется къ запасному капиталу.

§ 18.

Если компанія пожелаетъ для большаго успѣха своихъ дѣйствій увеличить капиталъ выпускомъ еще нѣкотораго числа акцій, съ разрѣшенія Правительства, то учредители компаніи имѣютъ и въ семъ случаѣ право полученія процентовъ изъ прибыли на основаніи 16 §.

§ 19.

Во всемъ-же прочемъ, относящемся къ правамъ и обязанности компаніи и ея акціонеровъ; къ устройству

и степени власти общаго собранія акціонеровъ и правленія, также къ порядку выдачи акцій, отчетности, разбора споровъ, закрытія и ликвидаціи дѣлъ компаніи, она будетъ руководствоваться постановленіемъ, Высочайше утвержденнымъ 6 Декабря 1836 года, вообще для акціонерныхъ компаній.